

# 日韓中貿易構造の変容—鉄鋼と自動車部品—

Change in the structure of trade among Japan, Korea and China:  
Cases of steel and auto parts trade

九州国際大学経済学部  
アジア成長研究所  
江本 伸哉 Nobuya Emoto  
[emoto@econ.kiu.ac.jp](mailto:emoto@econ.kiu.ac.jp)

2015. 10. 25(日)  
@日本大学商学部

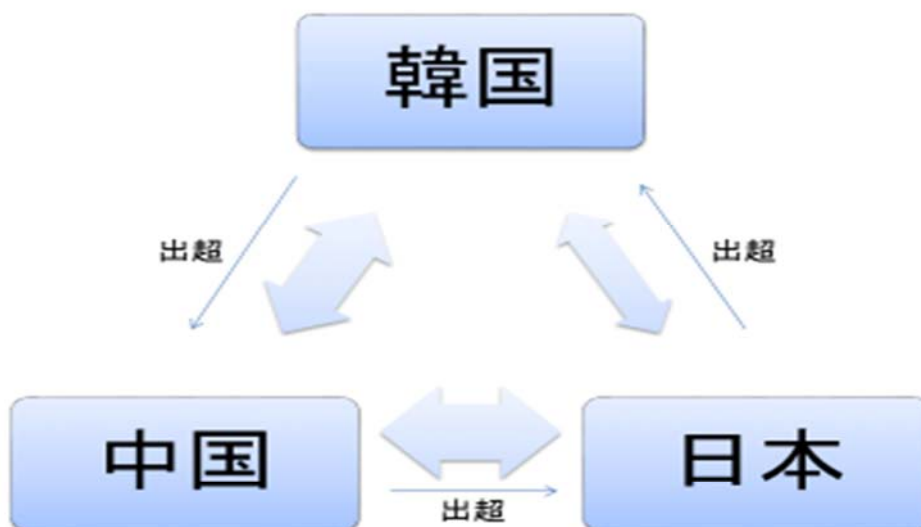
## 0 構成

- 1 問題意識・研究方法
- 2 先行研究と本研究の違い
- 3 日韓中 貿易全体
- 4 日韓中 鉄鋼貿易
- 5 日韓中 自動車部品貿易
- 6 結論
- 7 今後の課題
- 8 参考文献

# 1 問題意識・研究方法

- 日韓中3国間貿易はかねて「日本が対韓出超、韓国が対中出超、中国が対日出超」という「三つ巴の相互依存関係」とされてきた（早稲田大学・小林英夫他）
- しかし、近年の中国、韓国の急速な経済発展や日本経済の長期停滞、日本企業の中韓への生産シフトからこの貿易構造が変容しているのではないか？
- 3国間のマクロの貿易全体の動向を踏まえた上で、3国のミクロの基幹的な貿易品目である鉄鋼、自動車部品の動向について、筆者と韓成一（アジア成長研究所上級研究員）の共同研究に基づいて検証する

## 貿易全体の通説: 三つ巴の構図



（出所）筆者作成。

（注）片向き矢印は出超の方向を、両向き矢印の太さは貿易の規模を示す。

## 2 先行研究と本研究の違い

### ＜主な先行研究＞

- ①施錦芳・久保英也（2013）
- ②具京模（2012）

ともに三つ巴の関係、相互補完的な関係と指摘

①は3国間のFTA（自由貿易協定）の実現可能性、

②は3国間の域内物流の在り方が研究の主眼

貿易構造自体は研究の前提にすぎず、分析はない



### ＜本研究＞

近年のマクロの貿易統計分析と日韓両国でのミクロの実務家、研究者へのインタビュー調査を基に分析

## 3 貿易全体 日韓

日韓貿易の推移（単位：100万米ドル、伸び率：前年比％）

年	日本→韓国		韓国→日本		貿易総額		日本側 貿易黒字
	金額	伸び率	金額	伸び率	金額	伸び率	
1992	19,458		11,601		31,058		7,857
1993	20,016	2.9%	11,566	-0.3%	31,581	1.7%	8,450
1994	25,390	26.9%	13,525	16.9%	38,915	23.2%	11,865
1995	32,606	28.4%	17,051	26.1%	49,658	27.6%	15,555
1996	31,449	-3.6%	15,770	-7.5%	47,219	-4.9%	15,678
1997	27,907	-11.3%	14,771	-6.3%	42,678	-9.6%	13,136
1998	16,840	-39.7%	12,238	-17.2%	29,078	-31.9%	4,603
1999	24,142	43.4%	15,862	29.6%	40,004	37.6%	8,280
2000	31,828	31.8%	20,466	29.0%	52,294	30.7%	11,362
2001	26,633	-16.3%	16,506	-19.4%	43,139	-17.5%	10,128
2002	29,856	12.1%	15,143	-8.3%	44,999	4.3%	14,713
2003	36,313	21.6%	17,276	14.1%	53,589	19.1%	19,037
2004	46,144	27.1%	21,701	25.6%	67,846	26.6%	24,443
2005	48,403	4.9%	24,027	10.7%	72,431	6.8%	24,376
2006	51,926	7.3%	26,534	10.4%	78,460	8.3%	25,392
2007	56,250	8.3%	26,370	-0.6%	82,620	5.3%	29,880
2008	60,956	8.4%	28,252	7.1%	89,209	8.0%	32,704
2009	49,428	-18.9%	21,771	-22.9%	71,198	-20.2%	27,657
2010	64,296	30.1%	28,176	29.4%	92,472	29.9%	36,120
2011	68,320	6.3%	39,680	40.8%	108,000	16.8%	28,640
2012	64,363	-5.8%	38,796	-2.2%	103,159	-4.5%	25,567
2013	60,016	-6.8%	34,694	-10.6%	94,710	-8.2%	25,322

（出所）韓国関税庁「輸出入貿易統計」より筆者作成。

### 3 貿易全体 韓中

韓中貿易の推移（単位:100万米ドル、伸び率:前年比%）

年	韓国→中国		中国→韓国		貿易総額		韓国の貿易黒字
	金額	伸び率	金額	伸び率	金額	伸び率	
1992	2,654		3,725		6,379		-1,071
1993	5,152	94.1%	3,929	5.5%	9,081	42.4%	1,223
1994	6,212	20.6%	5,463	39.0%	11,675	28.6%	749
1995	9,161	47.5%	7,401	35.5%	16,562	41.9%	1,760
1996	11,394	24.4%	8,539	15.4%	19,933	20.4%	2,856
1997	13,572	19.1%	10,117	18.5%	23,689	18.8%	3,456
1998	11,944	-12.0%	6,484	-35.9%	18,428	-22.2%	5,460
1999	13,685	14.6%	8,867	36.7%	22,551	22.4%	4,818
2000	18,455	34.9%	12,799	44.3%	31,253	38.6%	5,656
2001	18,190	-1.4%	13,303	3.9%	31,493	0.8%	4,888
2002	23,754	30.6%	17,400	30.8%	41,153	30.7%	6,354
2003	35,110	47.8%	21,909	25.9%	57,019	38.6%	13,201
2004	49,763	41.7%	29,585	35.0%	79,348	39.2%	20,178
2005	61,915	24.4%	38,648	30.6%	100,563	26.7%	23,267
2006	69,459	12.2%	48,557	25.6%	118,016	17.4%	20,903
2007	81,985	18.0%	63,028	29.8%	145,013	22.9%	18,957
2008	91,389	11.5%	76,930	22.1%	168,319	16.1%	14,459
2009	86,703	-5.1%	54,246	-29.5%	140,949	-16.3%	32,457
2010	116,838	34.8%	71,574	31.9%	188,411	33.7%	45,264
2011	134,185	14.8%	86,432	20.8%	220,617	17.1%	47,753
2012	134,323	0.1%	80,785	-6.5%	215,107	-2.5%	53,538
2013	145,837	8.6%	83,037	2.8%	228,874	6.4%	62,799

（出所）韓国関税庁「輸出入貿易統計」より筆者作成。

### 3 貿易全体 日中

日中貿易の推移（単位:100万米ドル、伸び率:前年比%）

年	中国→日本		日本→中国		貿易総額		中国側貿易黒字
	金額	伸び率	金額	伸び率	金額	伸び率	
1992	16,953		11,949		28,902		5,004
1993	20,565	21.3%	17,273	44.6%	37,838	30.9%	3,292
1994	27,566	34.0%	18,682	8.2%	46,248	22.2%	8,884
1995	35,922	30.3%	21,931	17.4%	57,853	25.1%	13,991
1996	40,550	12.9%	21,890	-0.2%	62,440	7.9%	18,660
1997	42,066	3.7%	21,785	-0.5%	63,851	2.3%	20,281
1998	36,896	-12.3%	20,022	-8.1%	56,917	-10.9%	16,874
1999	42,880	16.2%	23,336	16.6%	66,216	16.3%	19,545
2000	55,303	29.0%	30,428	30.4%	85,731	29.5%	24,876
2001	58,105	5.1%	31,091	2.2%	89,195	4.0%	27,014
2002	61,692	6.2%	39,866	28.2%	101,557	13.9%	21,826
2003	75,193	21.9%	57,219	43.5%	132,412	30.4%	17,974
2004	94,227	25.3%	73,818	29.0%	168,045	26.9%	20,409
2005	109,105	15.8%	80,340	8.8%	189,445	12.7%	28,765
2006	118,516	8.6%	92,852	15.6%	211,368	11.6%	25,665
2007	127,644	7.7%	109,060	17.5%	236,704	12.0%	18,583
2008	142,337	11.5%	124,035	13.7%	266,372	12.5%	18,302
2009	122,545	-13.9%	109,630	-11.6%	232,176	-12.8%	12,915
2010	152,801	24.7%	149,086	36.0%	301,887	30.0%	3,714
2011	183,487	20.1%	161,467	8.3%	344,955	14.3%	22,020
2012	189,048	3.0%	144,678	-10.4%	333,726	-3.3%	44,370
2013	182,130	-3.7%	130,314	-9.9%	312,444	-6.4%	51,816

（出所）財務省「貿易統計」を各年の税関長公示レートで筆者がドル換算。

（注1）2013年は速報値。

### 3 貿易全体 小括

- ① 「日→韓」出超、「韓→中」出超、「中→日」出超の三つ巴関係は継続中
- ② だが、10年代以降、韓中貿易急拡大、日中貿易縮小→近く「韓中」が「日中」抜き3国間最大になる可能性あり
- ③ 日本が得意な中間財で韓国の競争力向上→「日→韓」黒字縮小傾向→将来「三つ巴」崩れる可能性なしとせず

### 4 鉄鋼 輸出：「中→韓」が量、伸び最大

- 日本が対韓、対中とも出超
- 中国は対日で入超、対韓で出超
- 韓国は対日、対中とも入超
- 「中→韓」が最多、伸びも最大

## 4 鉄鋼 貿易量 韓中 > 日韓 > 日中

- 05年以降～  
韓中間が日韓間を抜いて最大  
日中間は最小
- 10年＝韓国・現代製鉄生産開始
- 10年～12年の円高・ウォン安→  
「日→韓」減少  
需要家（自動車産業）の中国生産シフト加速→「日→中」大幅減

## 4 鉄鋼 「中→韓」：汎用品65%

- 「中→韓」急増を支えるのは低付加価値の汎用品
- 2012年で汎用品（熱延鋼板、厚板、線材、棒鋼、形鋼）が685万トンと全体（1050万トン）の65.2%
- 高付加価値品（冷延鋼板、亜鉛めっき鋼板）は90万トンで全体の8.5%

## 4 鉄鋼 「韓→中」 高付加価値品49%

- 12年で高付加価値品（冷延鋼板、亜鉛メッキ鋼板）が208万トンを全体（425万トン）の48.9%
- 現代自動車、サムスン電子など自動車、電機の中国生産シフトに対応
- 汎用品（厚板、熱延鋼板、形鋼、線材、棒鋼）は120万トンを全体の28.1%

（出所）江本・韓（2014）

## 4 鉄鋼 日韓 高付加価値 韓国増勢

- 熱延鋼板：01年→12年
  - 「日→韓」 303万トン→209万トン 31.0%減
  - 「韓→日」 85万トン→109万トン 28.6%増
- 冷延鋼板：
  - 「韓→日」 56万トン→72万トン 27.8%増
  - 「日→韓」 6万トン→12万トン 50.0%増
- 亜鉛めっき鋼板：
  - 「韓→日」 24万トン→46万トン 90%増
  - 「日→韓」 20万トン→46万トン 拮抗!!

（出所）江本・韓（2014）

## 4 鉄鋼 韓国増勢：供給側 現代製鉄創業

- 「韓→日」増加は需給双方に原因あり
- 供給側は10年韓国・現代製鉄生産開始  
(13年までに高炉3基稼動、粗鋼生産能力は年間1200万ト>JFE福山、新日鉄住金君津製鉄所＝日本最大級1000万ト)
- 厚板、熱延鋼板、冷延鋼板も生産、現代自動車、起亜自動車、現代造船など現代グループ各社に鋼材供給、外販にも注力

## 4 鉄鋼 韓国増勢：需要側 低コスト高品質評価

- 需要側も円高ウォン安→韓国鋼材購買増加
- 三菱重工など日本全造船会社がポスコ製厚板、三菱自、日産、マツダ、トヨタ、ダイハツも冷延・亜鉛めっき鋼板購買増
- 日本の或るドラム缶メーカー経営者「冷延鋼板の価格はポスコが1ト当たり2万円安く、不良率は1%未満と国産品より少ない」→ポスコと国産品を折半購入



## 4 鉄鋼 日→中：高付加価値品減少

- 小動き。「日→中」は01年（593万ト）→12年（647万ト）11年間で9.1%増のみ
- 冷延・亜鉛めっき鋼板など高付加価値品の輸出減。10年347万ト→12年225万トと35.0%減
- 需要家の日系自動車・電機メーカーが超円高対応で中国生産シフト加速→鉄鋼メーカーも中国現地生産増→輸出減

## 4 鉄鋼 中→日：続落 高付加価値材僅か

- 05年過去最高（258万ト）以後長期低落
- 12年はピーク比45%減、143万ト
- 「中→韓」の大幅増と対照的
- 高付加価値品は12年で12万ト、全体のわずか8.0%
- 「中国内需対応に多忙、日本の需要家ニーズ対応力まだ低い」（日本メーカー）

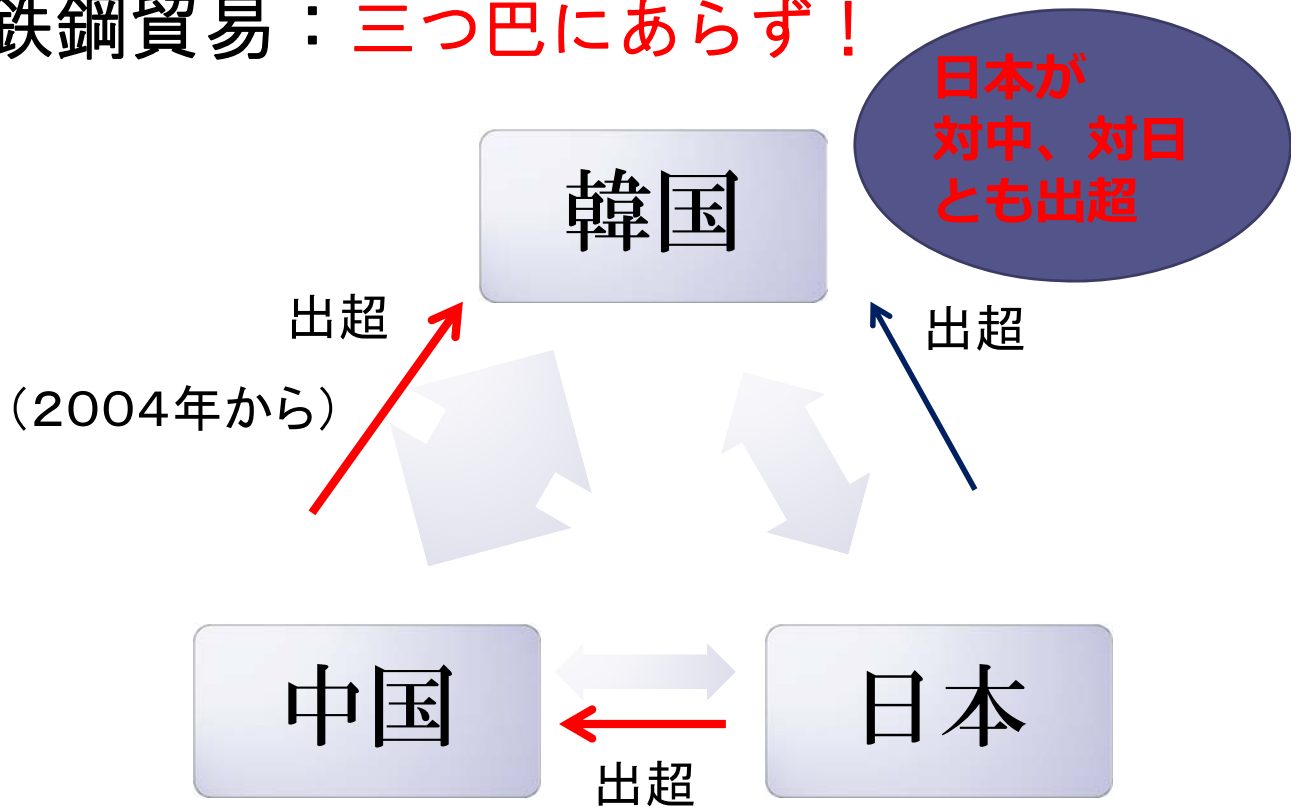
## 4 鉄鋼 小括

- ① 日本が対韓、対中とも出超、中国は対日入超、対韓出超、韓国は対日、対中とも入超
- ② 貿易量は05年から韓中が日韓を抜いて最大、2位日韓、日中は最小
- ③ 「中→韓」が大幅増、12年は01年比6.2倍。「中→日」1.9倍、「韓→日」1.6倍、「日→韓」1.3倍、「韓→中」& 「日→中」1.1倍

## 4 鉄鋼 小括

- ④ 00年以降最大のエポックは10年韓国現代製鉄稼働  
→ 「日→韓」：10年→12年で25%減
- ⑤ 超円高の影響も大  
日系需要家（自動車、電機）の中国生産加速→鉄鋼も中国現地生産シフト→高付加価値品（冷延・亜鉛めっき鋼板）の「日→中」も10年→12年で35%減

# 鉄鋼貿易：三つ巴にあらず！



(出所) 筆者作成。

(注) 片向き矢印は出超の方向を、両向き矢印の太さは貿易の規模を示す。

## 5 自動車部品 日韓

### 日韓自動車部品貿易額の推移

(単位：1000米ドル、前年比は%)

年	日→韓		韓→日		貿易額		日本の 対韓 貿易黒字額
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	
2000	665,804		138,681		804,485		527,122
2001	675,656	1.5	156,303	12.7	831,959	3.4	519,353
2002	842,613	24.7	188,617	20.7	1,031,230	24.0	653,996
2003	874,073	3.7	251,737	33.5	1,125,810	9.2	622,336
2004	892,943	2.2	308,848	22.7	1,201,791	6.7	584,094
2005	954,752	6.9	355,206	15.0	1,309,958	9.0	599,546
2006	1,084,392	13.6	434,791	22.4	1,519,183	16.0	649,601
2007	1,171,084	8.0	553,447	27.3	1,724,531	13.5	617,637
2008	1,246,727	6.5	671,121	21.3	1,917,848	11.2	575,606
2009	961,096	-22.9	470,067	-30.0	1,431,163	-25.4	491,029
2010	1,495,531	55.6	682,166	45.1	2,177,697	52.2	813,364
2011	1,398,923	-6.5	790,984	16.0	2,189,907	0.6	607,939
2012	973,047	-30.4	854,429	8.0	1,827,476	-16.6	118,618
2013	701,934	-27.9	829,641	-2.9	1,531,575	-16.2	-127,708

(出所) 江本・韓 (2015)

## 5 自動車部品 日韓

- 一貫して「日→韓」出超→13年初の逆転、1億米ドルの入超に
- 10年8億米ドルが出超ピーク
- 11年6億米ドル（25%減）
- 12年1億米ドル（81%減）
- 13年入超（貿易赤字）
- 14年も入超（向山英彦（2015-1, 2））

## 5 自動車部品 「日→韓」

- 08年～12年：円高 ドル安 ウォン安  
1米ドル≒80円、1ウォン≒0.07円
- 日本部品メーカーの輸出競争力低下
- 韓国部品メーカー、価格面で優位に
- 現代自動車など韓国完成車メーカーが日本製部品輸入削減、韓国製部品購買増加

## 5 自動車部品 「韓→日」

- 00年 1 億米ドル、「日→韓」 6 億米ドルの 1 / 6
- 12年 8 億米ドル、「日→韓」 (10億米ドル) 肉迫
- 円高で競争力低下の日産、三菱自、富士重など日本車メーカーがコスト削減へ品質日本製並み、価格 2 割～3 割安の韓国製部品の輸入増加
- 13年「アベノミクス」による円高是正→円安・ウォン高シフト→「韓→日」2.9%減少
- **それでも「日→韓」27.9%減のため日韓逆転**
- 14年も「韓→日」>「日→韓」続く

## 5 自動車部品 韓中

韓中自動車部品貿易の推移 (単位: 1000米ドル、前年比は%)

年	韓→中		中→韓		貿易額		韓国の 対中
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	貿易黒字額
2000	50,202		24,396		74,598		25,806
2001	61,038	21.6	17,294	-29.1	78,332	5.0	43,744
2002	105,440	72.7	34,596	100.0	140,036	78.8	70,844
2003	705,873	569.5	55,676	60.9	761,549	443.8	650,197
2004	1,131,536	60.3	98,752	77.4	1,230,288	61.6	1,032,784
2005	1,250,773	10.5	142,310	44.1	1,393,083	13.2	1,108,463
2006	1,375,638	10.0	327,680	130.3	1,703,318	22.3	1,047,958
2007	1,318,117	-4.2	596,017	81.9	1,914,134	12.4	722,100
2008	1,117,997	-15.2	777,947	30.5	1,895,944	-1.0	340,050
2009	1,471,237	31.6	602,977	-22.5	2,074,214	9.4	868,260
2010	2,290,801	55.7	933,359	54.8	3,224,160	55.4	1,357,442
2011	2,636,112	15.1	1,194,560	28.0	3,830,672	18.8	1,441,552
2012	2,757,805	4.6	1,110,832	-7.0	3,868,637	1.0	1,646,973
2013	3,294,339	19.5	1,126,017	1.4	4,420,356	14.3	2,168,322

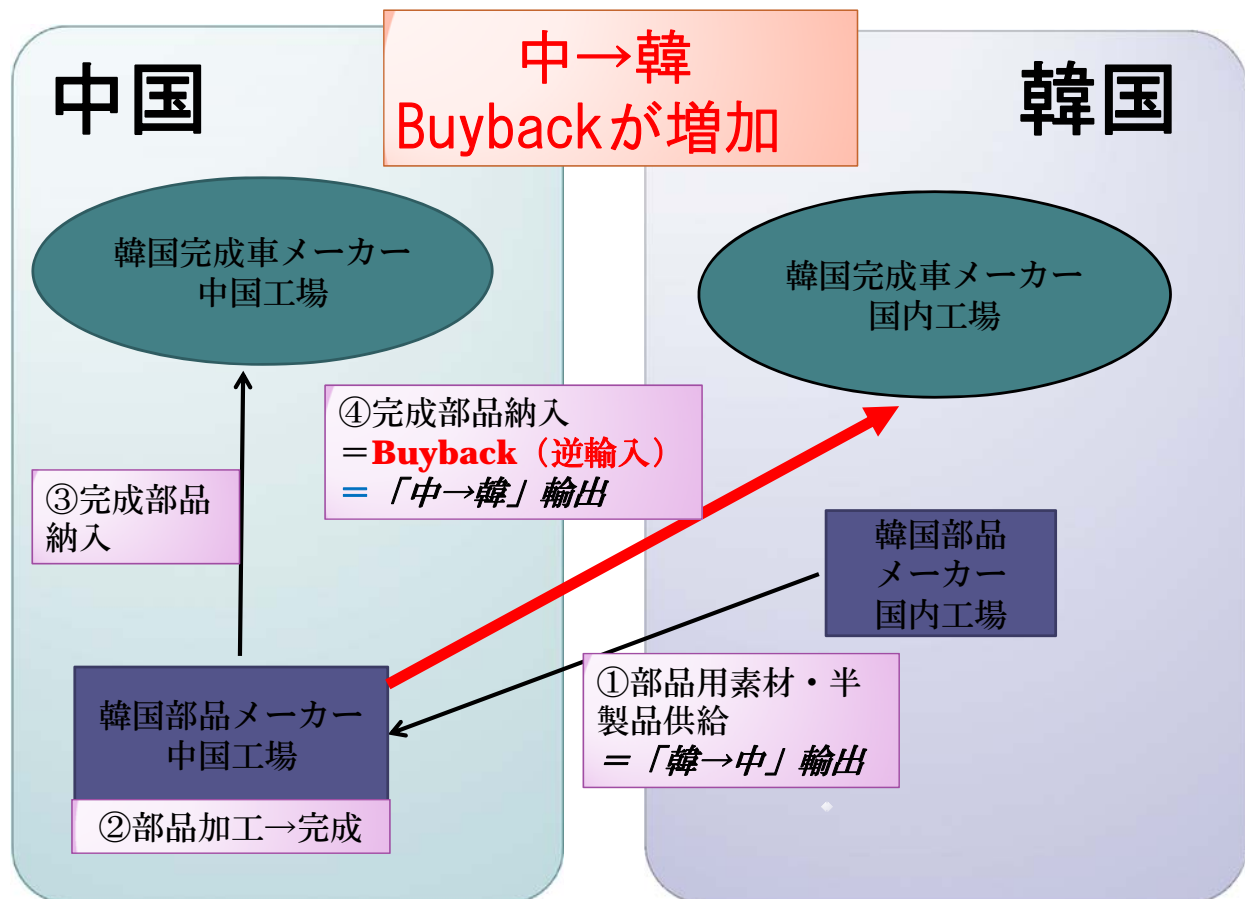
(出所) 江本・韓 (2015)

## 5 自動車部品 韓中

- 00年「韓→中」5000万米ドル、「中→韓」2440万米ドル、「日→韓」7億米ドル、「韓→日」1億米ドルに比べ、ひと桁少ない（中国自動車部品産業が未発達で、韓国車メーカーも中国未進出）
- 13年「韓→中」は00年の65倍（33億米ドル）、「中→韓」も同46倍（11億米ドル）へ飛躍（「日→韓」7億米ドル、「韓→日」8億米ドル）。形勢逆転。「韓↔中」が「日↔韓」より断然多い

## 5 自動車部品 韓中

- この13年間に韓国完成車最大手、現代自動車グループが02年中国・北京で生産開始、08年同第2工場、12年同第3工場と中国現地生産急拡大
- 同グループの14年末の中国生産能力は年間179万台
- 韓国部品メーカーによる中国完成車工場への部品輸出拡大が「韓→中」急増要因



## 5 自動車部品 中→韓 Buyback増加

### ● 韓国部品メーカー (14/8)

「①中国で部品を造れば、韓国内よりも40%程度製造コスト低減できる」

「②中国工場の稼働率も向上」

「③韓国完成車メーカーも、韓中両国で部品調達コスト削減できる」

## 5 自動車部品 韓→中

- 韓国部品メーカーが部品素材、半製品を中国工場に供給する取引は、貿易統計上「韓→中」部品貿易に含まれる
- 「中→韓」Buyback増加が「韓→中」の大幅増にも貢献か？
- 現代自動車グループは18年までに中国河北省、重慶市などに自動車工場新增設計画。実現すれば、中国生産能力は年270万台と世界トップ級→「韓→中」「中→韓」は今後も拡大するか？

## 5 自動車部品 「日→韓」と「中→韓」

- 00年～2011年：「日→韓」>「中→韓」
- 12年：「日→韓」<「中→韓」（初）
- 韓国にとって、日本からの輸入額よりも中国からの輸入額の方が大きくなった
- 13年も逆転続き「中→韓」11億米ドル、「日→韓」が7億米ドルと格差拡大
- 韓国部品メーカーの中国現地生産本格化と韓国側のBuyback増加のためか？



## 5 自動車部品 日中

日中自動車部品貿易の推移（単位：1000米ドル、前年比は%）

年	日→中		中→日		貿易額		日本の対中
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	貿易黒字額
2000	700,268		217,683		917,951		482,585
2001	904,144	29.1	244,203	12.2	1,148,348	25.1	659,941
2002	1,092,224	20.8	319,097	30.7	1,411,321	22.9	773,127
2003	2,191,525	100.6	422,050	32.3	2,613,575	85.2	1,769,475
2004	2,876,633	31.3	614,564	45.6	3,491,196	33.6	2,262,069
2005	3,023,412	5.1	888,338	44.5	3,911,750	12.0	2,135,073
2006	3,978,337	31.6	1,277,617	43.8	5,255,954	34.4	2,700,721
2007	4,757,364	19.6	1,645,066	28.8	6,402,430	21.8	3,112,299
2008	5,625,063	18.2	2,129,467	29.4	7,754,531	21.1	3,495,596
2009	6,881,071	22.3	1,407,357	-33.9	8,288,429	6.9	5,473,714
2010	9,194,577	33.6	2,064,880	46.7	11,259,457	35.8	7,129,698
2011	9,660,090	5.1	2,495,881	20.9	12,155,970	8.0	7,164,209
2012	8,510,616	-11.9	3,015,774	20.8	11,526,390	-5.2	5,494,842
2013	8,242,554	-3.1	3,268,506	8.4	11,511,060	-0.1	4,974,049

（出所）江本・韓（2015）

## 5 自動車部品 日→中（00年～11年まで）

- 00年（7億ドル）→11年（97億ドル）13倍
- 中国自動車市場急拡大で日産、トヨタなど日本車メーカーの中国現地生産本格化
- 日本製部品、部品半製品の対中輸出急増
- 対中輸出は08年のリーマン不況も吸収、前年比18.2%増、09年同22.3%増
- 中国自動車部品は成長途上。日本車メーカーのQPD要求に対応できる部品少なく、日系部品メーカーが日本工場から輸出

## 5 自動車部品 日→中（12年以降）

- 12年（85億米ドル＝前年比11.9%減） 13年（82億米ドル＝同3.1%減）：2年連続減
- 08～12年円高・元安に伴う輸出採算悪化で日本車メーカーの中国生産シフト加速
- 中国政府からの技術移転要請
- 日系部品メーカーも中国現地生産本格化  
→完成車メーカーの中国での現地調達率向上  
→「日→中」減少とみられる

## 5 自動車部品 中→日

- 00年の2億米ドルから13年は15倍の33億米ドルに増えた
- リーマン不況余波の09年に減少した以外は右肩上がりで増加中
- 「中→韓」と同様、日本から部品の素材、半製品を中国に輸出し、中国で部品として完成させた後、日本に買い戻す「Buyback（逆輸入）」も増えているのではないかと？

## 5 自動車部品 日中貿易額の推移

- 10年に100億米ドル超、13年115億米ドル
- 2国間貿易で100億米ドル台は日中だけ
- 韓中44億米ドル、日韓15億米ドルと大差
- 11年ピークをつけた後、12年（前年比5.2%減）13年（同0.1%減）と下降続く
- 一方、韓中貿易は急拡大、今後も要観察

## 5 自動車部品 「日→中」貿易黒字の推移

- 00年の5億米ドルから11年には72億米ドルへ14倍に増加
- 12年、13年と「日→中」が減少し、13年の対中貿易黒字は50億米ドルに急減
- 09年（55億米ドル）を下回る水準まで縮小。今後の推移は要注意

## 5 自動車部品 小括

①日本は対中出超続くが、対韓では13年に初めて出超から入超に転換

韓国から見れば、対中は出超続き、対日は13年初の出超（14年も）

中国から見れば、対日、対韓とも入超続く

②日韓貿易よりも韓中貿易の伸びがはるかに大きいことを、貿易全体だけでなく、自動車部品という重要な個別品目でも確認

## 5 自動車部品 小括

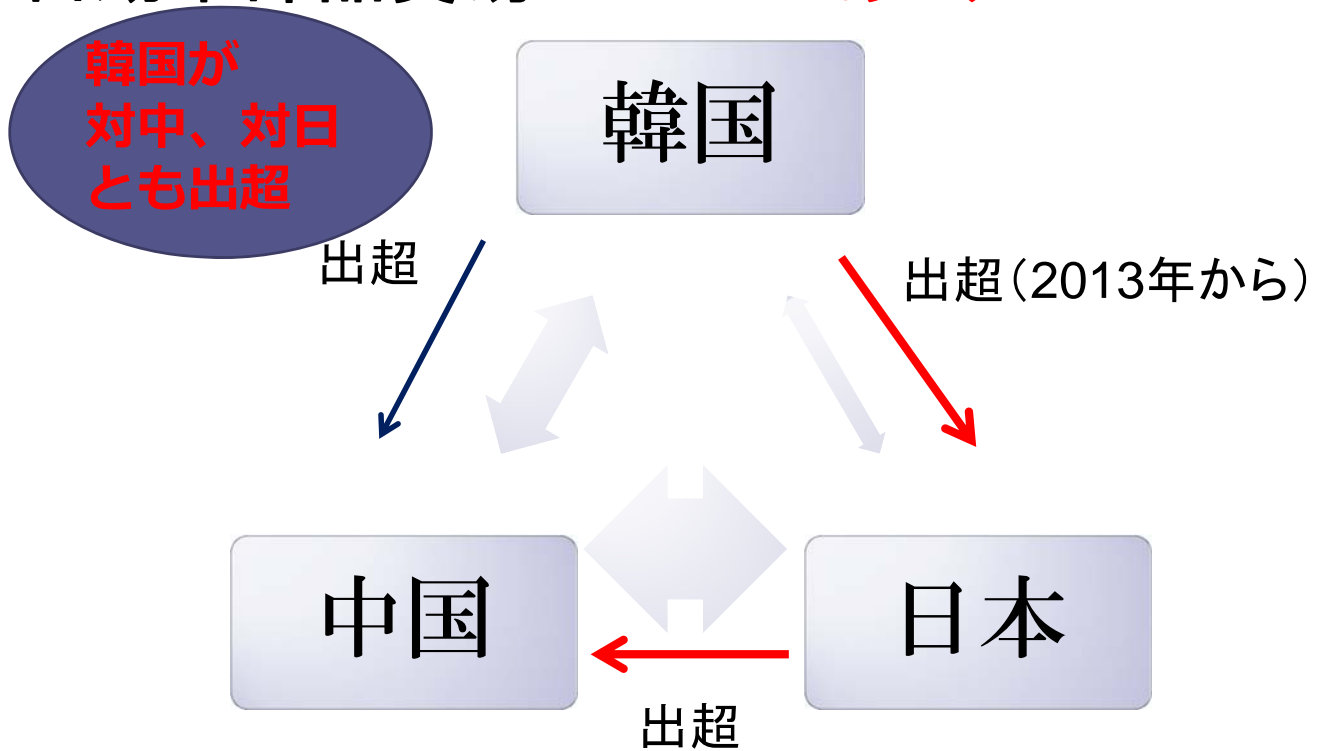
③12年から「中→韓」貿易が「日→韓」貿易を上回っていることも要注目

（1）韓国自動車部品メーカーの品質向上

（2）韓国自動車部品メーカーによる中国製部品の「Buyback（逆輸入）」増加

（3）中国自動車部品メーカーの成長  
——がその要因ではないか？（要検証）

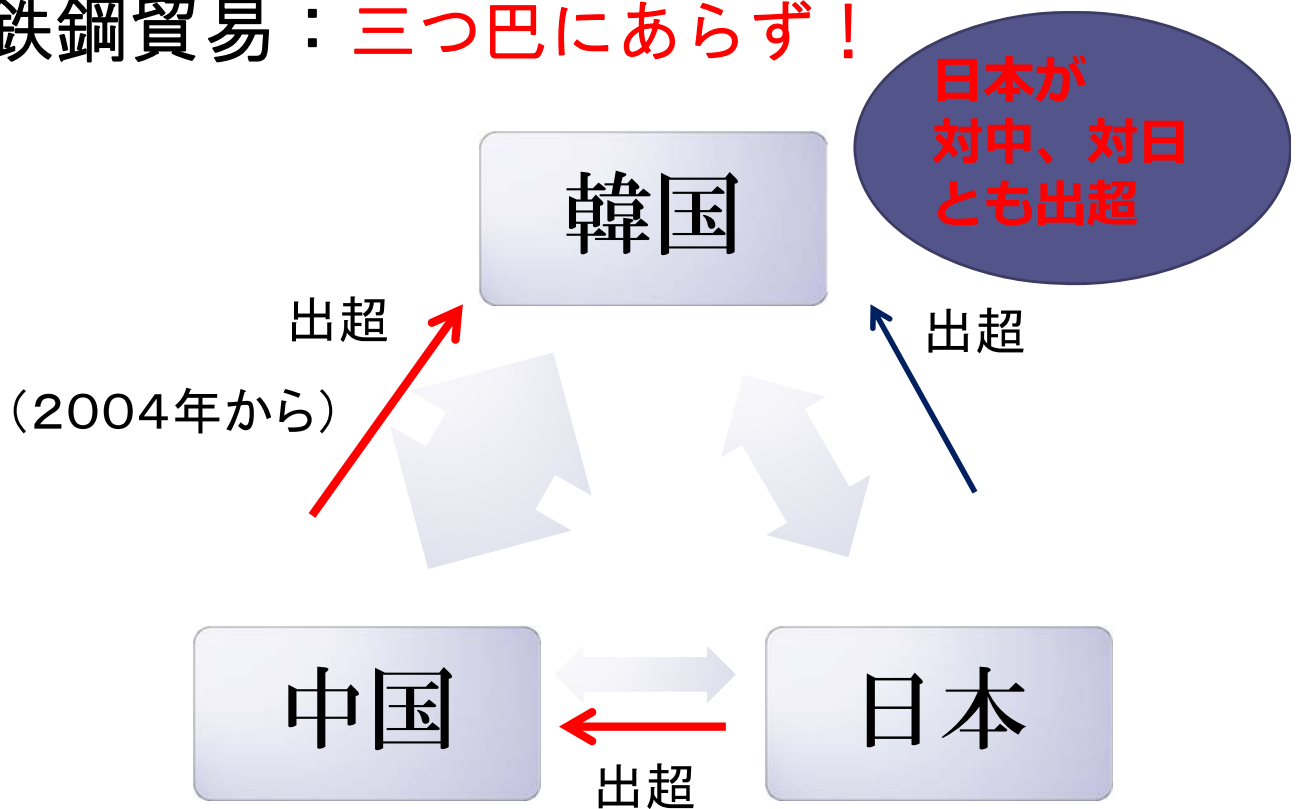
## 自動車部品貿易：三つ巴にあらず！



(出所)筆者作成。

(注)片向き矢印は出超の方向を、両向き矢印の太さは貿易の規模を示す。

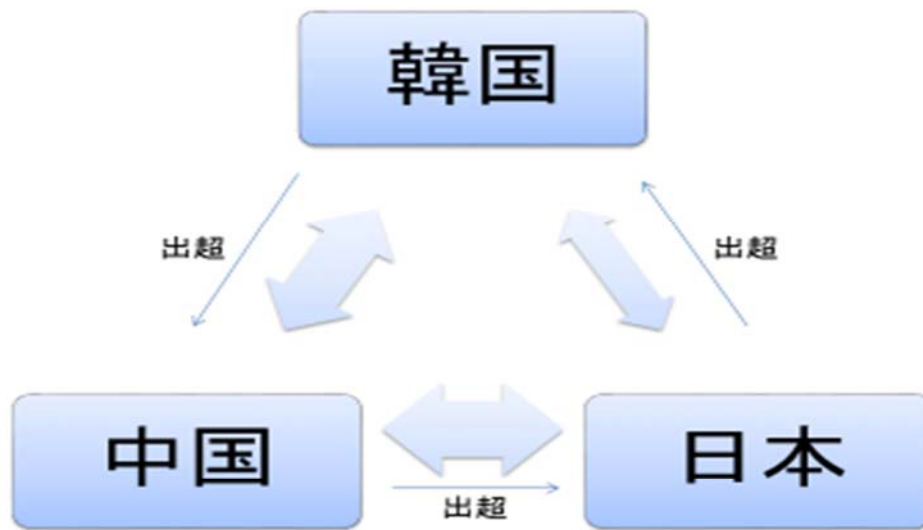
## 鉄鋼貿易：三つ巴にあらず！



(出所)筆者作成。

(注)片向き矢印は出超の方向を、両向き矢印の太さは貿易の規模を示す。

## 貿易全体: 三つ巴の構図



(出所) 筆者作成。

(注) 片向き矢印は出超の方向を、両向き矢印の太さは貿易の規模を示す。

## 6 結論①

- 日韓中3国間で鉄鋼と自動車部品は明らかにベクトルの異なる貿易構造を形成している（次頁相関図参照）
- 鉄鋼と自動車部品は強い相関関係のある品目だが、その貿易構造の違いはどこから生まれ、今後どう展開するのか。興味深い

## 日韓中 鉄鋼・自動車部品貿易相関図

鉄鋼	対日本	対韓国	対中国	自動車部品	対日本	対韓国	対中国
日本は		出超	出超	日本は		13～入超	出超
韓国は	入超		04～入超	韓国は	13～出超		出超
中国は	入超	04～出超		中国は	入超	入超	

(出所) 著者作成

## 6 結論②

- 貿易全体の三つ巴は、基幹品目の鉄鋼、自動車部品では成立せず
- 00年以降に出超・入超が入れ替わる事例（04年に鉄鋼で中韓、13年に自動車部品で日韓）が発生している
- 貿易額の伸びは「韓中」目立つ。日本は日中、日韓とも停滞、減少傾向

## 7 今後の課題

- ① 3国の一角、中国の調査が実現していない
- ② 経営の与件である為替レートの激変が企業に及ぼす影響を考慮する必要あり
- ③ 韓中、日中、日韓間のBuybackについて定量的な研究を深める必要あり
- ④ 鉄鋼、自動車部品と並ぶ基幹品目で、自動車への搭載率が大きく高まっている電子部品の貿易構造分析にも取り組む必要あり（統計は不備だが）
- ⑤ TPP、FTAなどの貿易の枠組みの変化の影響についても考慮する必要あり
- ⑥ サービス、知的財産の貿易にも視野に入れるべきか

## 8 参考文献

- ・ 具京模（2012）「北東アジア日韓中の域内物流問題に関する考察—域内物流の分析と今後の政策協調案について—」『東アジアへの視点』第23巻4号（2012年12月号）、15～29頁
- ・ 金 奉吉（2012）「環日本海経済研究所(ERINA)Discussion Paper」No.1203「韓国の部品・素材産業の競争力と政策課題」
- ・ 施錦芳・久保英也（2013）「貿易構造からみた日中韓FTAの実現可能性」『彦根論叢』
- ・ 江本伸哉・韓 成一（2014）「日韓中貿易構造の変容——貿易全体と鉄鋼——」『九州国際大学社会文化研究所紀要』第73号（2014年3月）1～36頁
- ・ 江本伸哉・韓 成一（2015）「日韓中貿易構造の変容——自動車部品——」『九州国際大学社会文化研究所紀要』第75号（2015年3月刊）41～75頁
- ・ 向山英彦（2015-1）日本総研 Research Focus 《グローバル化の進展と日中韓自動車産業⑧》「黒字となった韓国の対日自動車部品貿易」（2015年2月13日）
- ・ 向山英彦（2015-2）「貿易黒字になった韓国の対日自動車部品貿易」（日本総研『アジア・マンスリー』2015年3月号）
- ・ 2014年1月4日付日本経済新聞記事「中韓貿易 東アジアで台頭」
- ・ 2014年9月14日付読売新聞記事「自動車部品貿易、対韓国初の赤字」
- ・ 日本財務省「貿易統計」各年度
- ・ 韓国国税庁「輸出入貿易統計」各年度
- ・ 韓国貿易協会（KITA）「貿易統計システム」（k-stat）
- ・ 日本自動車工業会（JAPIA）「輸出入統計」